

# BULLETIN VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

**24ste jaargang  
nr. 29 – 27 augustus 2019**

---

**In het Bulletin van Vragen en Antwoorden worden vragen van Raadsleden en de antwoorden daarop letterlijk en volledig opgenomen. Elke briefschrijver is verantwoordelijk voor zijn/haar tekst waarvan de inhoud niet bindend is voor het stadsbestuur.**

## **Vraag 961: Raadslid Olivier Strubbe (15/04/2019)**

### **Bomen stokerij Dudzele (deel II).**

Ik kreeg onlangs opnieuw een verontrustend bericht van een Dudzeelse bewoner. Het betreft opnieuw een opmerking over bomen, dit keer in de Stokerij (straat van Zaal De Polder). Deze bewoner is nogal begaan met de hoge bomen in de omgeving van het schutterslokaal. Volgens zijn opmerkingen zijn de bomen binnenin rot. Deze melding is blijkbaar al eens doorgegeven maar men krijgt telkens de melding dat de bomen gezond zijn. Bericht staat onderaan te lezen.

Daarom enkele vragen waarop ik graag een antwoord zou krijgen.

1. Hoe bepaalt men of een boom gezond is?
2. Klopt het dat er enkel onderaan de stam een staal wordt genomen?
3. Wie voert de controles uit?
4. Is er omtrent deze bomen al in het verleden een controle geweest? Zo ja, wat was toen het resultaat?
5. Volgens het bericht van de bewoner is er in het verleden al melding gemaakt door een aannemer? Wie was dit? Is er op die melding reactie gekomen van Stadsdiensten?
6. Kunnen die bomen eens grondig nagekeken worden, zodat we de bewoners van een correct antwoord kunnen voorzien.

### **Antwoord 961:**

#### **Bomen Stokerij Dudzele**

##### ***1. Hoe bepaalt men of een boom gezond is?***

Om de gezondheidstoestand van een boom in te schatten wordt een VTA uitgevoerd. VTA of Visual Tree Assessment is een visuele boomcontrole waarbij de uiterlijk waarneembare kenmerken zoals de aanwezigheid van dode takken, hoe goed/vol de boom in blad staat, beschadiging aan de stam, vruchtlichamen van zwammen, ... in kaart gebracht worden. Indien nodig worden er nog bijkomende proeven (trekproef om de stabiliteit in te schatten, tomografie om verborgen holtes in de stam te detecteren) uitgevoerd. Op basis van deze proeven en waarnemingen wordt een gepast beheer ingepland voor de bomen.

##### ***2. Klopt het dat er enkel onderaan de stam een staal wordt genomen?***

Een tomografie wordt in 90% van de gevallen aan de stambasis genomen omdat dit de plaats is waar de meeste aantastingen zich manifesteren en er holtes ontstaan. Als er indicatie is op een zwakke plek, hoger in de stam, kan een tomografie ook op hoogte worden uitgevoerd. De plaats voor het uitvoeren van een tomografie wordt bepaald tijdens de opmaak van de VTA. Bij de VTA wordt de boom in zijn geheel bekeken, en niet enkel de stam.

### **3. Wie voert de controles uit?**

We hebben een raamcontract "bomenonderzoek" met de firma Krinkels voor 4 jaar (2018 – 2021). Zij voeren zowel VTA's uit, als bijkomend onderzoek. Naast Krinkels doen we ook beroep op gespecialiseerde firma's die dagdagelijks bezig zijn met bomenonderzoek. Deze firma's worden ingeschakeld bij complexe situaties zoals bijvoorbeeld de bomen op het kruispunt van de Westkapelse Steenweg en de Amaat Vynckestraat.

### **4. Is er omtrent deze bomen al in het verleden een controle geweest? Zo ja, wat was toen het resultaat?**

Een beoordeling van de gezondheidstoestand van de bomen in de Stokerij werd in 2013, 2014 en 2016 uitgevoerd. VTA's worden sinds 2016 uitgevoerd op risicobomen, bijvoorbeeld bomen met een vruchtlichaam van een zwam (honingzwam, reuzenzwam, korsthoutskoolzwam, ...) waarbij de stabiliteit kan verminderd zijn. Ook op waardevolle stadsbomen (bijvoorbeeld langs de Vesten, Bisschopsdreef, Betferkerklaan, ...) zijn reeds VTA's uitgevoerd.

### **5. Volgens het bericht van de bewoner is er in het verleden al melding gemaakt door een aannemer? Wie was dit? Is er op die melding reactie gekomen van Stadsdiensten?**

In februari 2010 heeft de inwoner van Stokerij 27 een melding gedaan over de schuinstand van de populieren. Hierop werd geantwoord dat deze schuinstand een natuurlijk verschijnsel is, dat te wijten is aan de overheersende windrichting en dat de bomen zich in goede conditie bevinden.

In oktober 2013 is er een melding geweest van Eric Van Neste van de schuttersclub om de toestand van de populieren na te kijken. Hierop werd geantwoord dat er 3 bomen zullen geveld worden en dat de andere 18 bomen in goede gezondheid verkeren.

In september 2014 kwam dezelfde melding binnen en werd geantwoord dat de gezondheidstoestand zal bekeken worden.

In september 2016 werden de populieren, na melding bij het kabinet van de burgemeester, opnieuw gecontroleerd en werd een onderhoudssnoei opgenomen in de planning van 2017.

Een melding door een aannemer is ons niet bekend en is niet terug te vinden in het Stratenklassement of Omnitrapper.

Het antwoord op vraag 6 is nog in behandeling en zal nagestuurd worden.

## **Vervolg antwoord 961:**

### **Bomen Stokerij Dudzele (deel II).**

Op 7 juni jongstleden kreeg u een antwoord op vijf van de zes door u gestelde vragen over de bomen in de Stokerij te Dudzele. Hierbij het nog ontbrekende antwoord, namelijk op vraag nr. 6 'Kunnen die bomen eens grondig nagekeken worden, zodat we de bewoners van een correct antwoord kunnen voorzien'.

Naast de visuele beoordelingen werd op alle populieren op 28/02/2019 een VTA uitgevoerd. Uit dit verslag blijkt dat de conditie van de bomen goed tot redelijk goed is. Eén boom werd gecatalogeerd als 'attentieboom' waarbij een volgende VTA dient uitgevoerd te worden in 2020. Standaard wordt een VTA aangeraden om de vier jaar.

Op één boom diende een trekproef te worden uitgevoerd omdat er eenjarige, afgestorven vruchtlichamen van zwammen aanwezig waren op de stamvoet. Deze trekproef had een gunstig resultaat, waardoor de boom werd gecategoriseerd als 'boom zonder verhoogd risico'.

We blijven de bomen verder opvolgen, een volgende controle is gepland voor 2022. Algemeen werd geadviseerd om het dode hout uit alle bomen te verwijderen, wat in april 2019 gebeurde.

### **Vraag 999: Raadslid Janos Braem (18/07/2019)**

#### **Knippen in de Veltemweg en paaltjes plaatsen**

In de Veltemweg hoorde ik klachten van buurtbewoners over de soms hoge snelheden waarmee er daar gereden wordt. Daarnaast bevindt er zich daar ook soms sluipverkeer van de Maalse Steenweg. De Veltemweg is vooral voor toerisme (camping), recreatie (bos en interbad) en onderwijs (SASK) een belangrijke toegangsweg. Dit trekt zeer veel voetgangers en fietsers aan. Daarnaast kunnen de auto's de zeer goed ontsloten Maalse Steenweg nemen. Is het daarom niet beter om de Veltemweg te knippen en paaltjes te plaatsen in het midden van de baan? Zo kunnen fietsers, bromfietsers en voetgangers wel doorrijden, maar auto's en dergelijke niet. Kan dit onderzocht worden?

#### **Antwoord 999:**

#### **Knippen in de Veltemweg en paaltjes plaatsen**

De mobiliteitsdienst heeft uw vraag op de agenda van MOVE geplaatst werd en het zal daar besproken worden.

#### **Vervolg antwoord 999:**

#### **Veltemweg**

In de Veltemweg is er ter hoogte van de school een snelheidsbeperking van 30 km/u, verderop (tussen het zwembad en de Vossensteert) geldt er 50 km/u. Beide stukken van deze straat zijn opgenomen in de prioritaire lijst voor de snelheidscontroles. In de schoolomgeving werden er in juni en september 2018 preventieve controles gehouden, twee keer in de rijrichting van de Fortuinstraat. Er werden respectievelijk 14,46% en 12,45% verkeersovertredingen begaan.

Ter hoogte van huisnummer 34, in het stuk waar een snelheidsregime van 50 km/u geldt, werd in november 2018 ook een preventieve snelheidscontrole gehouden, opnieuw in de rijrichting van de Fortuinstraat. In dit geval was de V85 (de snelheid die door 85% van de automobilisten niet wordt overschreden) 51 km/u en lag het aantal snelheidsovertredingen op 2,16% van het aantal gecontroleerde voertuigen. Er is dus geen enkel snelheidsprobleem in dit stuk van de Veltemweg. We behouden dan ook het bestaande snelheidsregime.

Het realiseren van een knip in het midden van de Veltemweg zou nefaste gevolgen hebben waarbij de wijkcirculatie zich naar de omliggende, reeds gesatureerde, kruispunten zou verplaatsen. De dienst mobiliteit heeft na onderzoek geen indicaties inzake sluipverkeer vastgesteld daar de Veltemweg de toegang bevat tot enkele attractiepolen zijnde de school en het zwembad die sowieso verkeer genereren.

### **Vraag 1002: Raadslid Janos Braem (18/06/2019)**

## **Proces nieuwe gemeentelijke stedenbouwkundige verordening**

Hieronder een schriftelijke vraag die graag ook opgenomen wordt in het bulletin.

Graag had ik van u vernomen hoe het proces zal verlopen om een nieuwe gemeentelijke stedenbouwkundige verordening in Brugge voor te stellen.

Wordt er nagedacht aan de participatie van verschillende actoren zoals de gecoro, woonraad, ...

Verenigingen zoals klimaatpodium, samenhuizen brugge, de schakelaar, ...

Private spelers zoals aannemers, bouwfirma's, privé-personen, jonge mensen die willen renoveren, ...

Welk traject wordt er afgelegd? Wat is de concrete timing om de stedenbouwkundige verordening aan te passen?

## **Antwoord 1002:**

### **Proces nieuwe gemeentelijke stedenbouwkundige verordening**

#### **1. Graag had ik van u vernomen hoe het proces zal verlopen om een nieuwe gemeentelijke stedenbouwkundige verordening in Brugge voor te stellen.**

De opmaak van een verordening is wetgevend werk en in de eerste plaats een beleidsdocument; waar wil de stad naartoe met ruimtelijke ordening? Dus de visie op de toekomstige stad moet tot uiting komen in de verordening. Voor de opmaak van een verordening geldt een formele procedure met diverse te nemen stappen. De stad zal deze dan ook volgen bij uitwerking van een herziening van de huidige verordening.

Momenteel wordt stap 1 intern gezet binnen de dienst waarbij het bestuursakkoord naast de huidige verordening wordt gelegd om te zien waar in een volgende ronde verder op gewerkt moet worden. Eenmaal dit traject afgerond is kan er over de inhoud gesproken worden en zal het proces formeel starten zowel extern als intern. In tegenstelling tot een RUP dat gebiedsgericht is zal de verordening stadsbreed van toepassing zijn. Het bepaalt generieke en eerder technische regels.

#### **2. Wordt er nagedacht aan de participatie van verschillende actoren zoals de gecoro, woonraad, ...**

**Verenigingen zoals klimaatpodium, samenhuizen brugge, de schakelaar, ...**

**Private spelers zoals aannemers, bouwfirma's, privé-personen, jonge mensen die willen renoveren, ...**

Absoluut. De gecoro wordt als adviesorgaan zeker betrokken en sinds kort is de wetgeving aangepast waardoor ook verordeningen (net als ruimtelijke uitvoeringsplannen) onderworpen moeten worden aan een openbaar onderzoek. Dit betekent meteen dat burgers ook betrokken worden in dit traject. Hoe deze **burgerparticipatie** zal verlopen moeten we nog verder bekijken maar het is duidelijk dat dit zorgt voor een groter maatschappelijke draagvlak. Hoe groter dit draagvlak, hoe meer legitimiteit het beleid krijgt. Met de opsomming die u geeft moeten we opletten. Het is van belang dat we alle lagen van de bevolking bereiken als we dit goed willen doen. We moeten toch vermijden dat de stem van bouwfirma's/ontwikkelaars te groot wordt in de opmaak. Het moet net uitgaan van waar het beleid voor staat en minimaal beïnvloed worden door de private ontwikkelaar. Adviezen van actoren die nauw betrokken zijn bij stadsontwikkeling en ruimtelijke ordening zullen betrokken worden ten gepaste tijde en binnen de vastgelegde contouren van de beleidsbeslissingen.

#### **3. Welk traject wordt er afgelegd? Wat is de concrete timing om de stedenbouwkundige verordening aan te passen?**

Nadat het nieuwe beleidsakkoord werd goedgekeurd zijn de diensten aan de slag gegaan om dit naast de huidige verordening te leggen om een aantal pijnpunten/verschillen te detecteren. De volgende stap is om hier mee inhoudelijk aan de slag te gaan en eerste drafts te maken. Het is de

bedoeling om hier tegen eind dit jaar een eerste aanzet voor te hebben. Maar wat het vervolgtraject inhoudt is het moeilijk om hier nu concrete dat op vast te pinnen. Maar we kunnen stellen dat dit een prioritaire actie is voor zowel het beleid als de betrokken diensten.

### **Vraag 1003: Raadslid An Braem (19/06/2019)**

#### **Dreef ter Panne: oneffenheid in weg tegenover Dudzeelse Steenweg 142**

In Dreef ter Panne, recht tegenover Dudzeelsestewg 142 is er een oneffenheid in de weg waar beton en asfalt samenkomen.

Door deze oneffenheid zijn er trillingen voelbaar in de huizen. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door vrachtwagens.

Een nivellering is aangewezen. Dit werd reeds enkele jaren geleden hersteld maar die oneffenheid is reeds terug aanwezig.

Kan dit duurzaam heraangelegd worden?

#### **Antwoord 1003:**

#### **Dreef Ter Panne: oneffenheid in weg tegenover Dudzeelse Steenweg 142**

Op 22 juli jongstleden meldden wij u dat uw vraag werd doorgegeven aan het Agentschap Wegen en Verkeer. Ondertussen werd uw vraag verder onderzocht en heeft Stad Brugge beslist het herstel op zich te nemen.

De herstelwerken zullen uitgevoerd worden door de aannemer 'raamcontract asfaltwerken', vermoedelijk in de loop van de maand september 2019.

### **Vraag 1004: Raadslid Dirk Barbier (20/06/2019)**

#### **VUILNISCONTAINERS EN SLECHTZIENDEN**

Graag vragen wij aandacht voor rondslingerend vuil, vooral rond vuilniscontainers. Minder validen met rolstoel of slechtzienden zijn er vaak slachtoffer van, omdat zij het te laat opmerken.

Plaatsing van afvalcontainers wordt voldoende bestudeerd en beschreven.

Graag toch een voorstel voor slechtzienden: zij missen aan glascontainers een melding wat voor wit of gekleurd glas is.

Vraag: Kan een voelbare sticker hiervoor opgemaakt worden: dit is een voldoende als bruikbaar middel en heel goedkoop .

Smart City toepassing is duurder, maar kan meer aan: het kan signaal geven voor noodzaak tot ledigen of onderhoud. Dit is duurder in opmaak, maar besparend aan uitgaven voor personeel.

#### **Antwoord 1004:**

#### **Vuilniscontainers en slechtzienden**

Voor wat betreft het rondslingerend vuil rond vuilniscontainers, veronderstellen we dat ook hier glascontainers of ondergrondse restafvalcontainers worden bedoeld. De omgeving hiervan wordt minstens wekelijks, en op veel locaties zelfs dagelijks proper gemaakt.

Er werd voor wat betreft de eigenlijke vraag (problematiek glascontainers voor blinden en slechtzienden) advies gevraagd aan dienst Welzijn met betrekking tot het voorstel om voor blinden en slechtzienden een sticker in braille aan te brengen op de glascontainers zodat zij het

onderscheid kunnen maken tussen wit en gekleurd glas. Zij luisterden al even kort bij een ervaringsdeskundige (lid van de raad personen met een beperking): Het klopt dat glas weggooiën in een glascontainer een taak is die voor problemen zorgt. Dit is een taak die blinden en slechtzienden momenteel niet alleen opnemen. Niet alleen het sorteren van glas is een probleem (welke kleur heeft de fles?), maar inderdaad ook de kant waar een fles moet gegooid worden is niet duidelijk. Om een persoon met een visuele beperking zelfstandig naar een glascontainer te laten gaan, is er meer nodig dan enkel een aanpassing van de container. Gewoon een sticker voor blinden en slechtzienden bevestigen, zonder ook een systeem ter herkenning van het glas uit te werken, lijkt een halfslachtige oplossing. Om te weten of een voelbare sticker nuttig zou zijn voor een aantal slechtzienden, zou er beter een vooronderzoek gebeuren. Kan een slechtziende die de kleur van de flessen kan onderscheiden, ook de tekening op de container zien? Of is voor hen een sticker nuttig?

IVBO, die het glasbollendossier beheert, heeft ook de hoofdexpert technologische hulpmiddelen van Licht en Liefde gecontacteerd in verband met het nut van kleurendetectoren en -apps om de kleur van glas te herkennen. Hij zou na de zomervakantie de verschillende apps verder willen uittesten, want een fles reflecteert heel anders dan bv. een kledingstuk of een autodeur. Bij eerste tests met een smartphone bleek de app bruin en groen glas te herkennen, maar bijvoorbeeld geen wit glas.

De volgende vraag is dan hoeveel blinde mensen effectief zelf hun glas sorteren én naar de container brengen. Er werden al enkele personen aangesproken en blijkt dat zij dit niet zelf doen. Een glascontainer is niet echt een veilige omgeving voor blinde mensen en ze moeten er ook nog naartoe, mét een breekbare lading.

Onze voorlopige indruk is alvast dat eerder weinig mensen gebruik zullen maken van deze aanpassing. Wellicht alleen mensen die toevallig een glascontainer vlak in de buurt hebben. We wachten alvast het verder onderzoek van de hoofdexpert van Licht en Liefde af.

In de kantlijn kan wel nog worden vermeld dat bij de ondergrondse glasbollen die momenteel geleidelijk aan worden geplaatst, er ook een gegraveerde aanduiding wit/kleur is aangebracht, weliswaar niet in braille, maar wel voelbaar.

Bij die ondergrondse containers zit de kant voor wit glas ook steeds rechts vooraan en de kant voor gekleurd glas links vooraan. Omwisseling door bijvoorbeeld anders terug plaatsen van de container is hier niet mogelijk, wat bij bovengrondse bollen wel het geval is.

### **Vraag 1005: Raadslid Sandra Wintein (28/06/2019)**

#### **Afval- en meeuwenproblematiek in Zeebrugge Vuilnisophaling en bijhorende meeuwenproblematiek Zeebrugge**

Bewoners van de strandwijk in Zeebrugge signaleren ons dat er zich weer heel wat problemen voordoen met de meeuwen die vuilniszakken kapot pikken met alle smerige gevolgen vandien.

In Zeebrugge zijn er 4 ondergrondse afvalcontainers voorzien, met oog op de tweede verblijvers die hun afval niet altijd op het juiste tijdstip kunnen buiten zetten. Het probleem is dat velen ofwel geen gebruik willen maken van de (betalende) ondergrondse containers ofwel vaststellen dat ze niet meer werken door onjuist gebruik. Men meldt ons dat sommigen afval in de containers proberen te duwen zonder te betalen waardoor ze geforceerd geraken en blokkeren.

Graag had ik u de volgende vragen gesteld:

1. Klopt het dat de ondergrondse afvalcontainers soms buiten werking zijn? Is dit een gekend probleem bij de dienst?
2. Kunnen er geen alternatieven worden voorzien zoals in Nederland waarbij ook particulieren kleine rolcontainers hebben waardoor de meeuwenproblematiek zich oplost? Of overweegt de stad

een tariefverlaging om de ondergrondse containers aantrekkelijker te maken voor tweede verblijvers?

## **Antwoord 1005:**

### **Afval- en meeuwenproblematiek in Zeebrugge**

#### **1. Klopt het dat de ondergrondse afvalcontainers soms buiten werking zijn? Is dit een gekend probleem bij de dienst?**

Het klopt inderdaad dat de vier restafvalcontainers in Zeebrugge soms buiten werking zijn door defecten. Het systeem met munten heeft het nadeel dat dit vandalismegevoelig is, anderzijds kunnen verblijfstoeristen er vrij gebruik van maken.

Het afgelopen volledig jaar (periode 1/7/2018-1/7/2019) waren er volgende periodes van defecten:

- Rederskaai : 6 defecten (in totaal 22 dagen buiten werking) – 4.249 inworpen
- de Gerlachestraat : 1 defect (1 dag buiten werking) – 4.879 inworpen
- Tijdokstraat : 1 defect (3 dagen buiten werking) – 4.921 inworpen
- Londenstraat : 1 defect (9 dagen buiten werking) – 3.342 inworpen

De defecten zijn soms te wijten aan oneigenlijk gebruik, soms betreft het ook defecten aan mechanische of elektrische onderdelen. Het gebeurt zelden of nooit dat in de strandwijk of omgeving Oude Vismijn beide containers op hetzelfde moment defect zijn. Het systeem betekent zeker een meerwaarde voor de afvalinzameling voor toeristen in Zeebrugge.

#### **2. Kunnen er geen alternatieven voorzien worden zoals in Nederland waarbij ook particulieren kleine rolcontainers hebben waardoor de meeuwenproblematiek zich oplost? Of overweegt de stad een tariefverlaging om de ondergrondse containers aantrekkelijker te maken voor tweede verblijvers?**

Nu al kunnen particulieren via een abonnement bij IVBO gebruik maken van rolcontainers indien zij dit wensen. Een verplichting hiertoe bestaat vooralsnog niet.

Een tariefverlaging is zeker niet aan de orde. De gehanteerde tarieven zijn dezelfde als voor de klassieke restafvalzak (naar volume toe) en behoren tot de laagste tarieven die in Vlaanderen worden toegepast. De tarieven verlagen zou afvaltoerisme (nog meer) aantrekken.

## **Vraag 1006: Raadslid Olivier Strubbe (9/07/2019)**

### **Afvalmand voor Speelplein Stokerij Dudzele**

In Dudzele kunnen we gelukkig rekenen op enkele vrijwilligers die het zwerfvuil-probleem aanpakken. Geregeld gaan zij op pad om het zwerfvuil in en rond Dudzele op te ruimen. Persoonlijk heb ik ook "Dudzele Blinkt" opgericht, een initiatief waarop we met heel wat vrijwilligers op 1 dag tijd alle straten van Dudzele zwerfvuil vrij proberen te maken; Met deze initiatieven hopen we Dudzele dus nog properder te maken en te houden. De samenwerking met de Stadsdiensten verloopt optimaal, waarvoor mijn dank.

Echter stel ik vast dat er op het speelpleintje aan de Stokerij (omgeving Schutterslokaal) geen enkele openbare vuilnisbak aanwezig is. Ondertussen is het speelpleintje al 1 jaar officieel geopend!

Kinderen komen er spelen en hebben wel eens een koek of drankje mee, als ze het afval hiervan niet ergens in een vuilnisbak kunnen werpen dan zetten ze dit ergens aan de kant en "vergeten" dan om het terug mee te nemen.

Sommigen leggen het in de buurt van het lokaal van de schuttersgilde, maar het is niet de bedoeling dat de schuttersgilde eerst afval moet opruimen voor ze aan hun activiteiten kunnen beginnen.

Kunt u hier het nodige voorzien aub, zodat dit mooi speelplein niet vol blijft liggen van afval.

### **Antwoord 1006:**

#### **Afvalmand voor speelplein Stokerij Dudzele**

Op 23 juli jongstleden werden 2 afvalmanden geplaatst door de cluster Openbaar Domein:

- 1 aan de half-pipe, een 50-tal meter van het speelplein verwijderd.
- 1 aan het speelplein zelf ter hoogte van het zitelement.

### **Vraag 1007: Raadslid Annick Lambrecht (16/07/2019)**

#### **Gemiddelde wachttijd sociale woning**

In het beleidsprogramma lees je de ambitie om deze legislatuur 700 bijkomende sociale woningen te realiseren. De vraag kan gesteld worden of dit genoeg is, wetende dat meer dan 5.000 gezinnen op de wachtlijst staan voor een sociale woning en men voor een sociale woning met 2 slaapkamers naargelang de huisvestingsmaatschappij gemiddeld 4 à 7 jaar moet wachten.

Mijn vraag:

1. welke maatregelen zal het stadsbestuur nemen om de wachtlijsten en gemiddelde wachtduur voor het bekomen van een sociale woning te reduceren?

### **Antwoord 1007:**

#### **Gemiddelde wachttijd sociale woning**

Sociale huisvesting moet integratie bevorderen. Daarom gaan we ook voor kleinere projecten en spreiding. We beogen 700 bijkomende sociale woningen. We willen het samenvoegen van de beide sociale huisvestingsmaatschappijen (Vivendo en de Brugse Maatschappij voor huisvesting) stimuleren en onderzoeken dit op haalbaarheid.

Stad Brugge wil dat sociale bouwmaatschappijen zich niet alleen concentreren op nieuwbouw, maar ook het bestaande patrimonium goed renoveren en isoleren om leegstand tegen te gaan. Er wordt een renovatieplan en bouwplan voor de komende legislatuur gevraagd aan de maatschappijen.

Dit uiteraard onder voorbehoud van de nodige subsidies van de Vlaamse overheid.

### **Vraag 1008: Raadslid Annick Lambrecht (19/07/2019)**

#### **Fietszones**

Naar aanleiding van mijn interpellatie over het invoeren van een fietszone in de binnenstad van Brugge en gezien de bebording hiervan geen probleem vormt (de snelheidsbeperking van 30 km/u waarvoor nu zone 30 bord wordt geplaatst geldt ook in fietszones waardoor het fietszonebord in de plaats kan komen van het zone 30 bord) heb ik bijkomende vraag:

1. Bent u van plan om de invoering van een fietszone mee te nemen in de besprekingen die momenteel worden gevoerd met De Lijn in het kader van de nieuwe vervoersregio's?



## **Antwoord 1008:**

### **Fietszones**

Vooreerst wensen we de combinatie van zoneborden als volgt toe te lichten:  
*in de Wegcode staat dat binnen een zone er maximaal 2 zonale reglementen kunnen worden ingevoerd, al dan niet in combinatie met de zone 30. In casu van onze binnenstad hebben we reeds twee zones, tonnageverbod en betalend parkeren, of hoe in het historische centrum dat zich op het eerste zicht ideaal leent als "fietszone", dit nieuwe concept niet geïmplementeerd kan worden.*

De redenering dat de "fietszone" de "zone 30" zal vervangen klopt, dit biedt echter geen antwoord op het legaliteitsprobleem dat er een maximum is van 2 andere zoneborden, in casu binnenstad "tonnageverbod" en "betalend parkeren" ... of hoe we dus ons voorbehoud uit het vorig antwoord dienen te herhalen. Bovendien dienen we nogmaals te wijzen op het thans afwezig zijn van inrichtingscriteria.

Wat uw bijkomende vraag betreft: volgens het stadsbestuur komt de inrichting – selectie van fietszones toe aan het gemeentelijk beleid (bijvoorbeeld in het kader van de ontwikkeling van wijkmobiliteitsplannen). Dit komt ons inziens niet toe aan de vervoerregio die slechts bevoegd is voor de ontwikkeling van een regionaal vervoerplan waar beleidsuitdagingen op een hoger schaalniveau (bijvoorbeeld vrachtroutenetwerken, streeklijnen openbaar vervoer, bovenlokale functionele fietsroutes, en dergelijke meer) wel een forum vinden.

## **Vraag 1009: Raadslid Raf Reuse (25/07/2019)**

### **Wapentrafiek\* in de haven van Zeebrugge**

Op zondag 10 mei 2019 meerde het Saoedische schip Bahri Yanbu aan in de haven van Antwerpen. Het kwam er militair materiaal laden om vervolgens naar Saoedi-Arabië te verschepen. De aan boord gebrachte munitie zal mogelijks worden gebruikt in het gruwelijke conflict in Jemen die gevoed wordt door het Saoedische regime. In Jemen zijn reeds tienduizenden onschuldige burgers omgekomen en miljoenen worden bedreigd door hongersnood door onder meer een Saoedische zeeblokkade. Het is inmiddels bewezen dat Belgische wapens bij de strijdende partijen zijn terechtgekomen. Naast haar rol in de oorlog in Jemen schendt Saoedi-Arabië mensenrechten in eigen land en verspreidt het in heel de wereld een radicale en uiterst conservatieve visie op de islam. Met zo'n dictatuur doe je geen zaken, me dunkt.

Het schip kon aanleggen in de Antwerpse haven, maar kan het dat ook in Zeebrugge? De burgemeester was zelf aanwezig op de actie op 15/01/2019 die aandacht vroeg voor de humanitaire crisis in Jemen. Daarnaast wil het beleidsplan door diverse maatregelen de Duurzame Ontwikkelingsdoelstellingen van de Verenigde Naties realiseren. Een van die doelstellingen is vrede (doelstelling 16). Het Brugse stadsbestuur, hoofdaandeelhouder van MBZ, voert dus op het eerste zicht een beleid dat in tegenspraak is met bovenvermelde trafiek. Ik wil graag weten of deze politiek ook geldt voor de haven.

Ik heb de volgende vragen:

- 1) Vinden er wapentrafieken plaats in de haven?
- 2) Wat is het beleid rond mogelijke wapentrafieken in de haven van Zeebrugge?
- 3) Is het stadsbestuur en het havenbestuur bereid een strenger beleid te voeren dan de hogere overheden om wapentransporten naar dictaturen en conflictgebieden via haar haven te voorkomen?
- 4) Is het havenbestuur bereid om voor schepen zoals de Bahri Yanbu de toegang tot de haven te weigeren?

\*het laden en/of lossen van materiaal, in geheel of slechts onderdelen, die voor militaire doeleinden kan gebruikt worden

## **Antwoord 1009:**

### **Wapentrafiek haven van Zeebrugge**

Aansluitend op uw schriftelijke vraag hebben wij de nodige informatie opgevraagd bij de MBZ.

Als bijlage vindt u hun antwoord.

---

#### **1) Vinden er wapentrafieken plaats in de haven?**

*Wapentrafieken omvatten onder meer IMO klasse 1 goederen en die worden in de haven van Zeebrugge verscheept. Behandeling en transport van dergelijke goederen is onderworpen aan voorwaarden om de veiligheid binnen het havengebied te kunnen waarborgen.*

*De gewesten zijn verantwoordelijk voor het al dan niet uitgeven van een vergunning voor de in-, uit- en doorvoer van zogenoemde strategische goederen, zoals onder andere vuurwapens, onderdelen en munitie.*

*De federale overheid is bevoegd voor het uitvaardigen van de toepasselijke vervoersvergunningen bij in-, uit- en/of doorvoer en controle hierop.*

*De in- en uitvoer van goederen is onderworpen aan toezicht en controle van de douane die als bevoegde overheid de in- en uitvoer van goederen controleert en al dan niet kan blokkeren.*

#### **2) Wat is het beleid rond mogelijke wapentrafieken in de haven van Zeebrugge?**

*Goederen die beschikken over geldige vergunningen, uitgereikt door de desbetreffende bevoegde overheid, kunnen via de haven van Zeebrugge verscheept worden.*

*Voor IMO klasse 1 goederen geldt een meldingsplicht en de haven voert een administratieve controle*

*uit op de documenten uitgegeven door bevoegde of hogere overheden.*

#### **3) Is het stadsbestuur en het havenbestuur bereid een strenger beleid te voeren dan de hogere overheden om wapentransporten naar dictaturen en conflictgebieden via haar haven te voorkomen?**

*Het is niet aan de haven om te bepalen welke regimes of landen dienen beschouwd te worden als dictaturen en/of conflictgebied en voor welke partijen goederen kunnen verscheept worden.*

*Het vergunningsbeleid van de hogere overheden staat ervoor in dat er geen uitvoer plaats vindt naar landen die worden onderworpen aan een embargo dat is uitgevaardigd door de EU of de VN. Mochten goederen echter illegaal verscheept worden dan zal de haven samen met de andere bevoegde overheden er alles aan doen om dit te voorkomen of te verhinderen.*

#### **4) Is het havenbestuur bereid om voor schepen zoals de Bahri Yanbu de toegang tot de haven te weigeren?**

*Op dit ogenblik wordt de toegang enkel geweigerd indien niet aan alle verplichtingen en vergunningen voldaan is of indien er zich een probleem stelt met de algemene veiligheid in het havengebied.*

## **Vraag 1010: Raadslid Nele Caus (30/07/2019)**

### **Stalling voertuigen politie/Stad Brugge**

De online veiling van verouderde, geaccidenteerde en andere voertuigen van de politiezone Brugge samen met de ongerustheid van alerte burgers doen enkele vragen rijzen omtrent de stalling van deze voertuigen.

Op de foto's, die online gepubliceerd werden, zien we duidelijk dat wagens niet op een verharde weg staan.

Als men op de gebruikelijke stallingsplaats in de Kolvestraat van het industrieterrein De Blauwe Toren een kijkje gaat nemen, kan men niet rond deze vragen heen. Ik maak ze hierbij aan u over en ik verwacht een duidelijk antwoord:

- Klopt het dat Stad Brugge en de politie hun afgedankte, geaccidenteerde en achtergelaten voertuigen stallen in de Kolvestraat (eigendom van de stedelijke overheid)?
- Voldoet deze plek aan dezelfde voorwaarden die worden opgelegd aan de Brugse garagehouders en deparnagediensten? Normaliter moeten voertuigwraakken toch gestald worden op plaatsen met een vloestofdichte vloer. Een kijkje ter plaatse leert al snel dat dit zeker niet het geval is. Aan de takeldiensten legt men de bijkomende voorwaarde dat alle voertuigen aan het zicht vanaf de openbare weg moeten onttrokken worden. Ook dat is hier duidelijk niet zo. Gelden er andere regels en wetgeving voor de gronden en eigendommen van Stad Brugge? Is Stad Brugge hier ook niet onderhevig aan de bepalingen uit Vlarem 2?
- Werden de nodige maatregelen genomen om te verhinderen dat eventuele gelekte vloeistoffen noch de bodem noch het grondwater kunnen verontreinigen?

Als stadsbestuur dient men het goede voorbeeld te geven en wordt men geacht ook met zijn eigendommen in regel te zijn met de desbetreffende milieuwetgeving.

Ik maak me ernstige zorgen over een en ander, in het bijzonder over de eventuele gevaren inzake bodemverontreiniging.

### **Antwoord 1010:**

#### **Stalling voertuigen politie/Stad Brugge**

Het terrein gelegen in de Kolvestraat 39, industrieterrein Blauwe Toren, is eigendom van Stad Brugge en wordt ook door haar beheerd.

De politie kreeg de toelating om de afgeschreven voertuigen te stallen op het terrein tot er tot verkoop wordt overgegaan. Ze worden gestald op een braakliggend stuk grond achter de gebouwen. De politievoertuigen worden steeds zodanig geplaatst dat zij onttrokken worden van het zicht op de openbare weg. Enkel een aandachtige treinreiziger kan vanop de verhoogde treinberm een blik werpen op de voertuigen.

De politie plaatst er geen geaccidenteerde voertuigen die inderdaad het risico inhouden op verlies van brandstoffen of oliën. Zij worden na een ongeval geplaatst bij een takeldienst of bij een garagist tot het ogenblik van de verkoop, herstelling of de bestemming opgedragen door de verzekering.

De politie vraagt altijd aan de takeldiensten dat zij hun geaccidenteerde voertuigen plaatsen op een vloestofdichte plaat met een gescheiden afvoer. Deze voertuigen moeten ook afzonderlijk van de andere voertuigen gestald worden in kader van slachtofferbejegening. Betrokkenen of nabestaanden wensen de voertuigen te bekijken in een serene sfeer zonder pottenkijkers.

De getakelde voertuigen naar aanleiding van verkeersovertredingen of in het kader van bestuurlijke handhaving mogen op hun verharde terrein geplaatst worden. Ook deze voertuigen zijn beter niet zichtbaar vanop de openbare weg om de privacy van de eigenaars niet te schenden.

Na een vastgestelde periode worden de voertuigen die niet opgehaald worden, overgedragen aan de stad. De oude motorvoertuigen werden in het verleden steeds gestald op de verharde delen van het terrein, zoals wettelijk voorgeschreven is.

Enkele maanden terug werd er echter gevraagd om een deel van de voertuigen tijdelijk te verplaatsen omdat er werken dienden te gebeuren aan de warmwater-/stoomleidingen die lopen van de verbrandingsoven tot aan het AZ St-Jan, vanop het terrein in de Kolvestraat. Uit plaatsgebrek en tot het einde van de werken werd een deel van de voertuigen in het gras neergezet. Het einde van de werken werd niet gecommuniceerd waardoor de voertuigen er onbedoeld langer zijn blijven staan. Op 9 augustus werden alle motorvoertuigen uit het gras gehaald en opnieuw op het verharde deel geplaatst.

Tenslotte wordt er aan de mensen van de pers uitdrukkelijk gevraagd om geen melding te maken van de exacte locatie zodat er geen onnodige ruchtbaarheid gegeven wordt aan het feit dat politievoertuigen onbewaakt op een terrein gestald staan en eveneens gelet op het feit dat deze voertuigen gebruikt zouden kunnen worden om criminele feiten te plegen.

### **Vraag 1011: Raadslid Karel Scherpereel (7/08/2019)**

#### **Reinigen openbare toiletten + toilet kerkhof Ver Assebroek**

In begin van juli kon ik mijn ogen niet geloven toen ik het openbaar toilet aan het kerkhof van Ver-Assebroek zag. Ik nam deze wansmakelijke foto. Op datzelfde moment was er daar een lieve poetsvrouw van de stad Brugge aanwezig die dit zootje moest opruimen. Persoonlijk vind ik dit geen werk voor een poetsdame maar voor een stadsmedewerker die een hogedrukinstallatie kan hanteren. Vandaar mijn vraag:

Bestaat er een mogelijkheid dat poetsdames die zo'n vuil werkje opmerken een hulplijn kunnen inschakelen? Zo kunnen medewerkers met gepaste apparatuur dit proper maken.

Als die hulplijn bestaat, zijn de poetsdames of -heren daarvan op de hoogte?

Is het niet aangewezen om altijd een stadsmedewerker met zo'n hogedrukinstallatie naar zo'n openbare toiletten mee te sturen? Ik zie dat wel eens gebeuren bij de openbare urinoirs.



## **Antwoord 1011:**

### **Reinigen openbare toiletten**

Wat u aankaart via de bijgevoegde foto is inderdaad inacceptabel. Spijtig genoeg moeten we inderdaad soms abnormale vervuiling vaststellen in dit specifieke openbaar toilet. Dit openbaar toilet wordt tweemaal in de week gepoetst, op maandag en donderdag. Helaas is een dagelijks nazicht en onderhoud niet haalbaar met de huidige personeelsbezetting van de dienst.

Wat de poetsmiddelen betreft, is het zo dat de poetsdames steeds extra ondersteuning kunnen vragen van speciale toestellen of extra helpende handen, desgevallend zelfs van een hogedrukreiniger van de dienst Stadsreiniging. De dienst Stadsreiniging heeft in het verleden al frequent interventies gedaan in openbare toiletten, recent bijvoorbeeld nog in Zeebrugge. Wel is het zo dat deze grote middelen met enige omzichtigheid dienen te worden gebruikt. De kwetsbaarheid van afwerkingsmaterialen en de aanwezigheid van elektrische uitrustingen zorgen ervoor dat de binnenruimte niet te hard aangepakt kan worden.

Ik vraag alvast dat de toezichthouders van de dienst Patrimonium de komende weken bijzondere aandacht zouden besteden aan de opvolging van deze openbare toiletten.